

## Kleinräumiger Kulturwandel und soziale Zeiten - am Beispiel der angewandten Mobilitätsforschung

Dietrich, Willi

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Sammelwerksbeitrag / collection article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Dietrich, W. (1989). Kleinräumiger Kulturwandel und soziale Zeiten - am Beispiel der angewandten Mobilitätsforschung. In H.-J. Hoffmann-Nowotny (Hrsg.), *Kultur und Gesellschaft: gemeinsamer Kongreß der Deutschen, der Österreichischen und der Schweizerischen Gesellschaft für Soziologie, Zürich 1988 ; Beiträge der Forschungskomitees, Sektionen und Ad-hoc-Gruppen* (S. 484-486). Zürich: Seismo Verl. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-146782>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

der Gleichheit", wie sie in den 60er und 70er Jahren bestimmend war, eine "Symbolik der Ungleichheit" entgegengesetzt.

Folgenlos ist dieser Wandel nicht, denn materielle und Chancengleichheit wird unter dieser kulturellen Symbolik wieder akzeptabler, als das in den Jahren vorher der Fall war. Ob es sich um einen fundamentalen kulturellen Wandel handelt, bleibt zur Zeit jedoch unsicher.

### **Kleinräumiger Kulturwandel und soziale Zeiten - am Beispiel der angewandten Mobilitätsforschung**

Willi Dietrich (Zürich)

In der Regel tritt struktureller (gesellschaftlicher und kultureller) Wandel (auch) mit Veränderungen in der Infrastrukturausstattung territorial verankerter Kollektivitäten in Erscheinung. Es verändern sich Nutzungsarten, was immer auch einen Bewusstseinswandel miteinschliesst. Veränderte Bedürfnisse und Tätigkeitsmuster rufen nach einer Anpassung von Infrastrukturen. Es stellt sich schnell einmal das Problem geeigneter Infrastruktur-Fachplanungen und die Frage, ob die vorliegenden Planungsinstrumente einem veränderten Problemzusammenhang Rechnung tragen können. Kann in diesem Fall die soziologische Betrachtungsweise nutzbar gemacht werden, und wie?

Als Teilantwort auf diese allgemeine Ausgangsfrage stellt der Beitrag ein Beispiel aus der angewandten Mobilitätsforschung zu Diskussion. Im schweizerischen Raumplanungsgesetz (RPG vom 22. Juni 1979) werden die Kantone angewiesen, Richtpläne für unterschiedliche Flächennutzungsarten festzulegen. Solche Richtpläne dienen den Gemeinden als Rahmen, innerhalb derer sie die Zonen für bestimmte Nutzungsarten auf ihrem Territorium definieren und ausschneiden. Dieser Prozess der Ein- und Auszonung wird nun sehr stark, um nicht zu sagen ausschliesslich, von Vorstellungen der Raumordnung auf der isolierten örtlichen Planungsebene bestimmt. Denn es mangelt oft an einem geeigneten Instrumentarium, um erstens die Anliegen einer ausgeglichenen überörtlichen, d.h. regionalen Entwicklungsplanung mit ihren zahlreichen Verflechtungen auf Gemeindeebene miteinzubeziehen und um zweitens den Anforderungen, die sich aus dem Muster der sozialen Zeiten und aus der spezifischen Struktur der örtlichen Lebenszeiten ergeben, Rechnung zu tragen.

Die soziologische Beobachtungsanlage der Mobilität stellt einen idealen Ansatz dar, um die ("natürliche" d.h. soziale) Zeitordnung von territorial verankerten Kollektivitäten zu beschreiben. Die zahlreichen, sehr unterschiedlichen Mobilitätsansätze werden aber kaum für die Verkehrs- und Zonenplanung angewendet, trotzdem sie hier von grossem Nutzen sein könnten. Ein Planungsinstrument, das die beiden Dimensionen der überörtlichen Verflechtungen und der Zeitmuster von Tätigkeiten erfasst, muss in seiner Grundlegung auf den Stellenwert der Mobilität im Rahmen institutioneller Gebilde (im allgemeinen Sinn, den die Gründer der Soziologie diesem Begriff verliehen) zurückgreifen.

Im folgenden werden verschiedene Aspekte der sozialen Bedeutung von Mobilität dargestellt. Es ist ein Gemeinplatz, dass Ereignisse erzeugt werden müssen, die gemeinhin mit dem Begriff Mobilität bezeichnet werden, damit Individuen zu einem bestimmten, von anderen Akteuren geteilten oder nicht geteilten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort des Geschehens auftreten, und in der Folge diesen Ort zugunsten anderer Tätigkeiten wechseln, oder zugunsten derselben Tätigkeit an einem anderen Ort oder an demselben Ort verbleiben zugunsten anderer Tätigkeiten. Es sind dies (Wechsel)-Ereignisse, die notwendig sind, damit Individuen institutionelle Gebilde verkörpern können, damit soziale Formen von Gesellschaftsmitgliedern geteilt werden können (im Sinne von Teilhabe, Identität und Selbstdarstellung), damit Handlungssysteme in ihrer zeitlich-räumlichen Ausdehnung überdauern können.

In diesem Sinne ist die Mobilität ein fester Bestandteil der Vergesellschaftung mit ihren mehr oder weniger dauerhaften Ausformungen. Die Frage der Mobilität wird somit zu einer Frage nach spezifischen Eigenschaften von sozialen Formen, die in territorial verankerten Kollektivitäten und Gesellschaften auftreten. Jede örtlich verankerte soziale Form (z.B. Haushalt, Familie, Erwerbsstelle, Freizeitformen, Habitat, Armee, Schule usw.) bewahrt ihre Struktur in der Zeit und im Raum nicht zuletzt über die verschiedenen Mobilitätsformen, welche die Individuen erzeugen, wenn sie als Akteure der betreffenden sozialen Form in Erscheinung treten.

Abschliessend kann die Aktualität von Mobilitätssystemen an der heutigen Umweltproblematik gemessen werden. Sie ist dadurch gekennzeichnet, dass der Ausbau von technischen Infrastrukturen in den Wirkungszusammenhang zwischen sozialen und technischen Rhythmen und solchen der lebendigen und der toten Natur eingreift. Damit wird die ökologische Beziehung zwischen Gesellschaft und ihrer Umwelt berührt. Die kulturelle, soziale und physiologische Existenz einer immer grösseren Zahl von Individuen droht gerade in dieser Beziehung betroffen zu werden.

Dieser Tatbestand muss spätestens dann zu einem soziologischen Problem werden, wenn potentiell umweltbeeinträchtigende Infrastrukturen, wie dies Untersuchungen zufolge z.B. für die Transportleistungen im motorisierten Individualverkehr gilt, ein fester Bestandteil der Aktualisierung sozialer Formen sind. Denn jede soziale Form beruht auf einer räumlichen Ausprägung, was Pendelmobilität und mithin Verkehr bedeutet.

Ausgehend von den obigen theoretischen Erwägungen zur Mobilität stellt sich die Frage, welche Strukturen die Mobilitätssysteme in kleinräumigen Kollektivitäten aufweisen und welches die verkehrliche Grundlage für die Aktualisierung spezifischer sozialer Formen (Erwerbsstellenstruktur etc.) ist, und schliesslich: Wie kann die verkehrsintensive Aktualisierung sozialer Formen sinnvoll mit dem Erfordernis nach Reduktion von umweltbeeinträchtigendem Transportaufwand in Einklang gebracht werden?

Die soziologische Fassung der Mobilität als fester Bestandteil von sozialen Formen erlaubt es, der Forderung nach einer "sozialverträglichen" bzw. kulturbewussten Infrastruktur-Fachplanung näher zu kommen. Denn in einem engen, nichtsdestoweniger bedeutungsschweren Sinn weist "kulturbewusst" schliesslich auch auf unser Vermögen hin, der Vielfalt sozialer Zeiten, der Mannigfaltigkeit und der Gemeinsamkeit von Lebenszeiten Rechnung zu tragen und in den Infrastruktur-Fachplanungen mitzuberechnen. Die systematische Beobachtung von Mobilitätssystemen eröffnet uns die Möglichkeit, soziale Zeiten, diese Kulturphänomene ersten Ranges, direkt als Ausgangsdaten für die in der Raumplanung behandelten Probleme nutzbar zu machen. Das Referat geht kurz auf die verschiedenen Mobilitätskategorien ein und auf den daraus sich ergebenden Begriff des Mobilitätssystems.

### **Wohnkultur in der DDR - soziale Ergebnisse und Erfahrungen des Wohnungsbauprogramms**

Alice Kahl (Leipzig)

In der DDR wird seit Anfang der 70er Jahre das Wohnungsbauprogramm verwirklicht. Es stellt das Kernstück der staatlichen Sozialpolitik dar und verfolgt das gesellschaftspolitische Anliegen, die Wohnungsfrage als soziales Problem zu lösen, d. h. historisch bedingte soziale Ungleichheit in den Wohnbedingungen der Klassen und Schichten zu beseitigen. Das Wohnungsbauprogramm der DDR ist nicht mit Formen staatlicher Wohnungsbauförderung wie z.B. in der Weimarer Republik zu vergleichen. Aufgrund der sozialistischen Eigentumsverhältnisse sind alle politischen, ökonomischen und rechtlichen Bedingungen darauf gerichtet, Manipulationen mit Wohnraum zu vermeiden und schrittweise unzureichende Wohnbedingungen zu überwinden.

Verbunden mit der vom Staat gelenkten und kontrollierten Bewirtschaftung des Wohnraums eröffnet der wachsende Anteil staatlichen und genossenschaftlichen Eigentums am Wohnungsfonds die Möglichkeit, folgende Aneignungsformen durchzusetzen:

- a) Die Wohnung ist Bestandteil des gesellschaftlichen Konsumtionsfonds, d.h. den grössten Teil der Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Wohnungen übernimmt der sozialistische Staat.
- b) Für die Verteilung und Bewirtschaftung der Wohnungen sind in erster Linie soziale Gesichtspunkte entscheidend.
- c) Die Wohnungsnutzung ist in der DDR kein Warengeschäft. Der Mietpreis ist ein Beitrag des Mieters für die Unterhaltung des gesellschaftlichen Wohnungsfonds. Die Monatsmiete beträgt im Durchschnitt 2,6% des Haushaltseinkommens von Arbeitern und Angestellten, bei Einpersonenhaushalten 4,0%.